

Литература.

1. Уилсон У., Йохансон П. Новый дивный мир. Индекс быстроразвивающихся рынков 2011-2012 // Институт исследований развивающихся рынков бизнес-школы СКОЛКОВО – «Эрнст энд Янг» (IEMS), выпуск 12-04, август 2012.
2. Мишарин А.С., Клепач А.Н., Белоусов Д.Р. Посткризисное развитие России: модернизация, инновации и социальное государство. Перспектива до 2025 года. – Екб: ОАО «ИПП «Уральский рабочий», 2011 — 160 с.
3. Федоров Е. А. Промышленная политика как механизм стимулирования инновационной деятельности : диссертация на соискание ученой степени канд. экон. наук / Е. А. Федоров. – Санкт-Петербург, 2010. – 227 с.
4. Апокин А. Мировая экономика в долгосрочной перспективе: цели и задачи субъектов // Вопросы экономики. 2012, №6. М.: Издательство НИ «Редакция журнала «Вопросы экономики», 2012. – 160 с. С.89-109.
5. Полтерович В. М. Проблема формирования национальной инновационной системы. // Экономика и математические методы, 2009, №2
6. Глазьев С. Ю. Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса / С. Ю. Глазьев. – М.: Экономика, 2010. – 255 с.
7. OECD: «Measuring Innovation: A New Perspective». Patents and trademarks per capita, 2005-07 – URL: <http://www.oecd.org/site/innovationstrategy/45184357.pdf> (дата обращения: 18.09.2015)
8. Craig R. Carter and Dale S. Rogers. A framework of sustainable supply chain management: moving toward new theory // International Journal of Physical Distribution & Logistics Management. April 2008. p. 360-387
9. Daly, H. E. 2008. Ecological economics and sustainable development, selected essays of Herman Daly. Edward Elgar Pub.
10. Fullerton J. 2015. Regenerative capitalism: how Universal Principles And Patterns Will Shape Our New Economy
11. Cooper R.G. Winning at new products. Accelerating the process from idea to launch. – Cambridge (MA): Perseus Publishing, 2001.
12. Данные Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС) - URL: <http://www.fedstat.ru/indicator/data.do?id=43216> (дата обращения: 19.09.2015)

**АНАЛИЗ ПРОЕКТОВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ**

*С.В. Разумников, ассистент, В.В. Столяров, студент*

*Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского  
Томского политехнического университета  
652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26  
E-mail: vlad\_9506-95@mail.ru*

Автомобильные дороги – важнейший элемент экономики и наиболее крупный составляющий транспортный инфраструктуры любой страны. Высокая поддержка характеристики эксплуатации и развитие дорожной сети - необходимое условия экономического роста, обеспечения и национальной целостности государства в безопасности, улучшение и повышения уровня жизни населения. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, самым необходимым является условием ее территориальной целостности, пространство единства экономики. Они связывают страну с остальным миром, являясь основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Главным этапом любого строительства – это, конечно, проектирование. После проектирования проводятся геологические изыскания, во время которых становится понятной специфика рабочей зоны. На основании этих данных разрабатывается план строительства дороги. Также в процессе можно получить массу сопутствующей информации - например, выявить опасные для дорожного строительства природные процессы.

Основной фактор это некачественное сырье, которое используется при строительстве дорог.

В настоящее время большое внимание российской общественности, также как и специальных служб, которые должны заниматься проблемой дорог, направлено на профилактические меры повышения безопасности в условиях практически полного отсутствия хороших дорожных покрытий.

Необходимо, в первую, очередь, совершенствование российских законов РФ, направленных на строительство и поддержание дорог в нормальном состоянии. Кроме того, необходима грамотная работа специалистов, которые должны правильным образом рассчитать необходимое количество средств, которые стоит затратить на российские дороги, а также определённое выделение количества финансовых средств. Еще одной проблемой российских дорог является их маленькая пропускная способность. Дело в том, что количество автомобилей с каждым годом только увеличивается, а количество километража дорог не успевает расти в нужном темпе.

В таблице 1 представлена оценка автомобильных дорог в городах России. Оценка состояний дорожного полотна, размещение и разметка светофоров и знаков.

Таблица 1

Оценка автомобильных дорог в городах России

Оценка	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Абсолютно неудовлетворительное	26%	25%	24%	23%	33%	39%	35%
Скорее неудовлетворительное	34%	36%	37%	39%	31%	19%	20%
Скорее удовлетворительное	36%	36%	39%	35%	35%	35%	39%
Хорошее	12%	11%	11%	8%	13%	13%	13%
Доля положительных оценок	46%	45%	47%	41%	46%	43%	53%

Причины плохих дорог в России.

1. Причина. Это коррупция. Рис.1.

2. Причина. Устаревшие технологии.

При новых технологиях такой работы.

Песок-Геополотно-Щебень-Георешетка-Полимерный битум.

Дороги будут служить нам от 13 до 15 лет, только увеличится смета +1% или 2 %.

Если строить новые дороги по новым технология, в 4 раза будут качественных дорог. А если убрать полностью коррупционную составляющую удорожание в 3 раза то можно цифру умножить еще на 3 раза. И Россия за те же цены может получить в 10-15 раз больше новых дорог. А через 12-15 лет у нас будут идеальные дороги.

Россия 2020.

Будет тратить 80% на ремонт дорог и только 20% на строительство новых дорог.

Потери.

Россия теряет только на плохих дорогах 6-8% ВВП за 1 год, 80%-аварий по данным ГИБДД связаны с дефектом дорог 150.000 тыс. аварий, а погибают 20.00тыс в аварии за последний 1 год. Россия страна хороших дорог.



Рис. 1. Диаграмма вычисления сред для стран

Таблица 2

Сводная таблица технико-экономических показателей						
Наименование показателей	Измеритель	Вариант				
		1	2	3	4	5
1. Общестроительные						
1. Стоимость сметной земляной полотны	Тысяч. р	2,1	1,9	2,1	2,2	2,3
1.1. Затраты и устройство искусственных сооружений	тысяч. р	2326	3659	2145	1611	2731
1.2. Стоимость общего строительства	тысяч. р	11386	14956	13642	11135	12977
1.3. Средняя-стоимость на 1 км	тысяч. р	365	346	403	323	376
2. Технические и транспортно-эксплуатационные						
2.1. Коэффициент развития трассы	-	1,2	0,7	0,6	0,5	1,1
2.2. Средний радиус закругления	М	362	432	322	230	200
2.3. Максимальные повороты и их количество	м/шт	1100/3	960/3	1050/2	1000/2	990/2
2.4. Дополнительные поосы на подъёме	кол/км	4/359	7/860	8/780	5/340	4/370
3. Экономические						
3.1. Годовые транспортные расходы	тысяч. р	7920	6890	6740	7390	9875
3.2. Суммарные приведённые затраты	тысяч. р	24695	22311	2350	19583	22236

Вывод таблицы: «Выбор трассы» позволит решить все требуемые задачи оперативно и качественно. Итого, качественная визуализация результатов анализа послужит основой для отчётности заказчику строительства. Трудозатраты, связанные с расчётом сводной таблицы технико-экономических показателей и построением графиков коэффициентов аварийности и графиков скоростей, в среднем снизятся на 65 %

На сегодняшний день Россия выделяет миллиарды на ремонт и на построение новых дорог. Только итог такой, как были плохие дороги, так и остались. Бюджетные деньги уходят и уходят, но качество дорог как было плохое, так и осталось. В своем выводе я хочу донести, что Россия мировая держава, а не может справиться с такой проблемой. Давайте оттолкнемся в 90-е в то время дороги делали на качество и на выносливость. Но, увы, 90-е прошли, а время идет только вперед.

Литература.

1. А.Н. Зубец Качество жизни в городах России на сайте кафедры Прикладной социологии Финансового Университета при Правительстве РФ<sub>2</sub>
2. Федотова Г.А., Поспелова П.И. Справочная энциклопедия дорожника (том V) Проектирование автомобильных дорог Под ред.
3. В.В. Гавриш. Экономика дорожного строительства Часть 2.
4. Федотова Г.А., Поспелова П.И. Справочная энциклопедия дорожника.

## РОЛЬ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МАЛОМ БИЗНЕСЕ

*Е.А. Стрековцова, лаборант*

*Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского*

*Томского политехнического университета*

*652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26, тел. 8(38451)77762*

*E-mail: katya-strek@mail.ru*

Малый бизнес – это одна из важнейших частей экономики 21 века. В экономически развитых странах благодаря именно малому бизнесу создается более 50% внутреннего и валового продукта, а